SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 10 y 14 minutos)

La Subcomisión nombrada por la Comisión de Hacienda tiene el gusto de recibir a una delegación del SUNCA.

Queremos informarles que el señor Senador Honorio Barrios Tassano del Partido Colorado y quien habla, Rafael Michelini del Nuevo Espacio, formamos parte de la Subcomisión designada en el día de ayer y, seguramente, más adelante se va a integrar a la reunión algún otro señor Senador. No queremos demorar más el comienzo de la sesión porque debemos recibir a varias delegaciones y, además, se ha pedido que la versión taquigráfica esté para hoy de tarde, por lo cual debemos empezar cuanto antes. Es probable que la Comisión vote el proyecto hoy o mañana y es necesario contar con su opinión. Por lo tanto, presidiendo ad hoc esta Subcomisión, hemos decidido iniciar cuanto antes la sesión. Además, algún otro señor Senador anunció que está en viaje hacia aquí. Como ustedes comprenderán, con las medidas dispuestas por el Poder Ejecutivo en el día de ayer, tampoco estamos seguros de la presencia del cien por ciento de los miembros de la Comisión.

SEÑOR MESA.- Agradezco a los señores Senadores que nos hayan recibido. Hemos preparado un material que dejaremos a los señores Senadores y que contiene algunos elementos que queríamos plantear en la consideración de este proyecto de reactivación productiva, sobre todo en lo que tiene que ver con la industria de la construcción. Además, haremos algunas consideraciones que no figuran en el material y que pensábamos hacer antes del anuncio de las medidas del Poder Ejecutivo, pero lo cierto es, también, que no sabíamos si los íbamos a encontrar ni si tendríamos que hablar sobre este tema en el día de hoy.

En este momento, en el Parlamento hay dos proyectos de ley -uno en cada Cámara- que tienen mucho que ver con la posibilidad de reactivación de la industria de la construcción. Este mediodía concurriremos a la Comisión de Hacienda de la Cámara de Representantes para referirnos al proyecto de ley de Rendición de Cuentas, porque su articulado contiene algunos elementos que pueden modificar sustancialmente la situación de empleo en el sector y hacer una "reactivación" de la industria o, por lo menos, mantener el actual nivel de empleo.

Este proyecto de reactivación económica estará dirigido a algunos aspectos que para nosotros son centrales. En primer lugar, se plantea una reducción de la tasa de aportación de la industria de la construcción y, por esa vía, tiene la intención de modificar el actual estado de las cosas con relación, básicamente, a la inversión privada.

Como primera consideración, queremos señalar que estamos convencidos de que hay otros factores de mucho mayor peso que hacen que en la inversión privada tengamos una recesión que se ha arrastrado, por lo menos, durante tres años. Como es público -y no solamente es opinión del Sindicato de la Construcción, sino de buena parte de los agentes económicos y sociales de la industria- la inversión privada entró en una recesión muy importante, por lo menos desde el año 1998, que ha alcanzado niveles no conocidos hasta ahora en la industria de la construcción. Tan es así que el 70% de las viviendas construidas por vía de la inversión privada en los últimos tres años están estoqueadas, no se pueden vender. Esto es absolutamente clave para considerar la posibilidad de una reactivación de ese sector.

Además, hay que tener en cuenta el comportamiento que tienen las tasas de interés de los préstamos que la banca privada otorga a este sector para el financiamiento de nuevos emprendimientos y que, tanto el costo del capital y las tasas de interés como el costo de la tierra, son factores con mucha mayor influencia que la mano de obra, e incluso dentro de ésta, hay que considerar el peso que tiene la seguridad social.

Hicimos un breve repaso de las consideraciones que deberían hacer los señores Senadores para incluir como parte del costo lo relativo a la seguridad social, y como parte de los problemas de la seguridad social, la reducción o no de la tasa de aportación. El proyecto de ley que nosotros conocemos promueve una reducción del 50% del total de la tasa de aportaciones de la construcción -no sabemos si han avanzado más- y además deja a reglamentación, del Banco de Previsión Social o del Poder Ejecutivo, cómo se va a alcanzar ese porcentaje. El aporte en la industria de la construcción es de alrededor de un 92%, y están considerados en ese aporte las cargas salariales y el total de los aportes obreros y patronales a la seguridad social, de la misma forma que en industria y comercio o en cualquier otra actividad privada.

Los señores Senadores saben que además del aporte a la seguridad social, están determinados porcentajes que tienen que ver con la liquidación de beneficios para los trabajadores, como ser licencia, salario vacacional y aguinaldo, que son alrededor del 32% de esa tasa de aportación. Es la forma que tiene el trabajador de la construcción, en tanto tiene poco tiempo de trayecto en obras en el año, para cobrar esos beneficios, o por lo menos no hacerlo en forma fraccionada, como muchas veces podría darse en un sistema en que la liquidación la hicieran las empresas con un promedio de permanencia de alrededor de seis meses. Por supuesto, hay trabajadores que trabajan menos de seis meses en las empresas.

En primer lugar, tenemos una opinión formada en el sindicato desde hace mucho tiempo y consolidada en el último convenio salarial que firmó la industria de la construcción en donde el Sindicato de la Construcción, junto con la Cámara de la Construcción, la Asociación de Promotores Privados y la Liga de la Construcción -que son las gremiales empresariales que firman con nosotros los convenios salariales- declaramos la posibilidad de racionalizar la tasa de aportación en la industria de la construcción, y para eso reclamamos la participación de todos los actores sociales y económicos de la industria, en un ámbito que nos permitiera recibir la información del Banco de Previsión Social y ubicar cuáles son los porcentajes que permiten esa racionalización.

Existe consenso en la industria de que la tasa de aportación se puede modificar en caso de que se reduzca, por ejemplo, el aporte del 6% a la Caja de Profesionales Universitarios, que es la tasa de aportación de la industria. También existe consenso en que algunos otros porcentajes, en tanto no perjudiquen el cobro de beneficios y prestaciones a los trabajadores y el correspondiente financiamiento del Banco de Previsión Social para ello, se podrían racionalizar.

En los últimos años se ha intentado, por medio de varios proyectos elaborados por las Cámaras Empresariales, ubicar esa tasa de aportación entre el 68% y el 84%, y al respecto hemos hecho algunos comentarios para permitir una reducción de la tasa de aportación a estos niveles. Si se hiciera una reducción del 50% de la actual tasa de aportación, se estarían tomando porcentajes que tienen que ver con la liquidación de las cargas salariales. Como no se dice quién va a financiar esto, es posible que tenga como resultado la pérdida de beneficios -o de parte de ellos- de los trabajadores.

Asimismo, queremos subrayar que hay una normativa interna del Banco de Previsión Social que ha perjudicado a miles de trabajadores de la construcción y que modificó lo que había sido una constante desde el momento de la unificación del aporte hasta ahora. Hace más de dos años, el Banco consideró que mientras las empresas no hicieran efectivo el pago del conjunto del aporte bonificado, los trabajadores de la construcción no cobrarían los beneficios y las prestaciones que el organismo les da, incluidas las cargas salariales, licencia, salario vacacional y aguinaldo.

El Banco de Previsión Social liquidaba beneficios y prestaciones a los trabajadores de la construcción contra declaración de jornales de una empresa. En el caso de que ésta se endeudara y no pagara los aportes, el Banco de Previsión Social tiene mecanismos de moras, multas o cierre final de obras que le permiten recuperar adeudos o diferencias de aportes por parte de las empresas. El Banco financiaba, con esa serie de mecanismos, las prestaciones y beneficios que se le pagaban a la construcción, con independencia del pago efectivo del aporte por parte de las empresas.

Como dije, el Banco de Previsión Social modificó esto hace unos dos años -no recuerdo la fecha exacta- a través de normativas con las cuales discrepamos, y sigue cobrando multas, moras y demás a las empresas que se atrasan en el pago del aporte. De esta manera, continúa recaudando un porcentaje importante de la industria de la construcción vía mecanismo de cierre final de obra. Sin embargo, después que el Banco de Previsión Social realiza la recaudación, los trabajadores no se hacen de ninguna diferencia con las reliquidaciones y, a su vez, no le paga a los trabajadores de la construcción los beneficios y las prestaciones hasta que las empresas no hagan efectivo el pago del aporte.

Llamamos la atención sobre este asunto porque el proyecto de reactivación no sólo modifica la tasa de aportación, sino que tiene una serie de artículos que van en el sentido de permitir a las empresas facilidades para el pago de adeudos al organismo. Si el artículo queda tal cual está en el proyecto, vamos a cobrar licencia, salario vacacional, aguinaldo y algunas de las prestaciones en el momento que la empresa haga efectivo el pago del total del aporte, y no cuando haga el compromiso de financiación.

SEÑOR BARRIOS TASSANO.- ¿El total del 50%?

SEÑOR MESA.- Si, el total del 50% o como quede la tasa de aportaciones. No cuando se comprometa con el Banco de Previsión Social a la financiación de ese adeudo, sino cuando se haga efectivo el cobro total del aporte. En ese momento vamos a cobrar el beneficio, tal cual aparece hoy en el texto del proyecto; incluso, se lo puede comparar con la normativa del Banco de Previsión Social, con la que discrepamos.

Para nosotros, el problema es ubicar en esta discusión los elementos que pudieran incidir en una reactivación de la industria privada que, en definitiva, es el objetivo del proyecto, que habla de una reactivación de la industria de la construcción. Estamos convencidos de que en este momento, dada la situación financiera y económica del país y de la región, necesariamente hay que ubicar con mayor peso la realidad de la inversión pública, porque impide que se complemente con el total de la inversión privada. Por ello, trajimos a la Comisión un material que se refiere a la inversión pública, ya que en este momento en el Parlamento Nacional también se encuentra en discusión el proyecto de Rendición de Cuentas.

A esta altura de los acontecimientos, durante esta Administración hemos sufrido unos cinco recortes de la inversión en obra pública. Esto ocurrió en forma inmediata a la asunción del Gobierno, en marzo, como primera medida; luego en la discusión de la Ley de Presupuesto; el tercer recorte se hizo en febrero de 2001; después por orden del Ministerio de Economía y Finanzas a los Ministerios del sector y a las empresas públicas; y luego, nuevamente, mediante el primer artículo de la Rendición de Cuentas. Entonces, como resultado de la recesión de la inversión privada y del recorte a la inversión pública, si bien en abril de 2001 había 37.197 trabajadores dependientes del sector de la construcción del país -cifras oficiales del Banco de Previsión Social dadas a conocer públicamente- en mayo de 2002, es decir, a dos años de la asunción de este Gobierno, esta cifra había bajado a 22.239 trabajadores dependientes del sector de la construcción que aportaron al Banco de Previsión Social. Se trata de una caída bastante considerable.

Luego de esta fecha, se liquidó el total del presupuesto del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Por su parte, el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente prácticamente no tiene posibilidades de iniciar ninguna obra nueva y ahora se anuncia un nuevo recorte de inversión mediante la Rendición de Cuentas; asimismo, se abre una situación en todas las obras que se están ejecutando -y las que se ejecutarán en el futuro- por el Banco Hipotecario. Además de todo esto, hay devaluación y la mayoría de los presupuestos de inversión, así como la recaudación de las empresas públicas para disponer en inversión, son en pesos, por lo que se da una caída de la inversión notoriamente importante.

En cuanto a la consideración de este proyecto, dado que se abordan los elementos de la inversión privada, así como los factores de costo, por lo menos en lo que tiene que ver con aportes a la seguridad social, queremos comentar algunos aspectos que tienen que ver con esa temática y ubicar un sector formal y uno informal en la industria de la construcción con algunos porcentajes. El Instituto Nacional de Estadística registraba hace unos cinco años más o menos, un 30% más de ocupados en la industria de la construcción que los que realizan aportes al Banco de Previsión Social. La informalidad ha crecido en el sector en forma muy importante. En cantidad de trabajadores, ésta sería la diferencia.

En cuanto a la cantidad de empresas, el censo económico registra un número seis veces mayor de empresas que lo que figura en los registros del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, tomando en cuenta empresas que tienen más de cinco trabajadores ocupados en la industria de la construcción. Estas cifras permiten darnos cuenta de los elementos que tienen que ver con la informalidad en esta industria.

Entonces, nos parece que para pensar en una reactivación de la industria de la construcción hay que tener en cuenta los dos mecanismos que el Parlamento en este momento está en condiciones de discutir. Me refiero, por un lado, a las posibilidades de modificar, al menos a largo plazo, un comportamiento de la inversión privada mediante una medida positiva como alguna de las que

se encuentran dentro del proyecto de reactivación, por ejemplo, la inclusión de rebajas de algunos de los impuestos como a la primera venta y el IVA a algunos de los elementos que hacen al costo de la industria de la construcción. Hay que saber que el resultado va a ser largo en el tiempo, ya que hay otros factores que están pesando mucho más sobre la posibilidad o no de la reactivación, como el "stock", el costo del capital de la tierra, etcétera.

Fuera de la consideración del texto del proyecto, queremos alertar que las impresiones de los señores Legisladores, en cuanto al resultado en cantidad de puestos de trabajo que se generarían por un proyecto de este tipo, están muy fuera de la realidad del sector y son bastante peligrosas si uno atiende la gravedad que tiene el drama de la desocupación en nuestra industria. Es decir, fomentar la expectativa de que este proyecto podría generar unos 50.000 puestos de trabajo, como se ha dicho públicamente, es no solamente una locura sino una irresponsabilidad política con el drama social que vive nuestra gente en materia de desocupación, aquí y en el interior, de enormes proporciones. Creo que corresponde señalar que tenemos muchos miles de trabajadores de la construcción desocupados y muchos otros miles de trabajadores de otras ramas que aspiran o tienen esperanzas de que la industria de la construcción sea un proveedor de ocupación rápido y eficaz si se atienden algunas cuestiones de inversión privada y pública. Las expectativas que se generan con declaraciones de este tipo hacen que todos los operadores de la industria tengamos que soportar los malos humores de nuestros compañeros, al tener que explicar que no tiene nada que ver con proyectos u obras concretas con nombre y apellido. Hace tres años, en el Sindicato de la Construcción teníamos que abrir una puerta por el costado para recibir a la gente que se iba a anotar para trabajar en la construcción del Puente Colonia - Buenos Aires, o en la ciudad de los malayos atrás del Cerro, o en otras promesas que se hicieron de grandes obras, donde uno en la fantasía de la desocupación aspiraba a tener miles de puestos de trabajo. Nada de esto tiene que ver con la realidad.

Por lo tanto, este proyecto puede tener algún elemento positivo de reactivación de la inversión privada, pero siempre en el largo plazo y no genera la cantidad de puestos de trabajo que se dice públicamente. Además, si se va a modificar la tasa de aportación, volvemos a los contenidos del convenio salarial. Preferimos un ámbito serio, con participación de todos los actores, con información y que se modifique la tasa de aportación quitándole dos elementos peligrosos que se encuentran en el texto del proyecto. En primer lugar, se vuelve a insistir en las obras nuevas o suspendidas para hacer valer la reducción de la tasa de aportación. Esto es igual a decir que en esos plazos no se va a iniciar ninguna obra nueva, porque los otros factores que pesan más que la tasa de aportación, no se van a modificar en la expectativa de un inversor que tiene que pensar en muchísimo dinero para decidir una inversión con un recupero de largo plazo. En segundo término, se está diciendo que a la persona que está haciendo una obra en este momento le conviene suspenderla por seis meses e iniciarla nuevamente con la nueva tasa de aportación en otro momento. Es decir, a los pocos que están trabajando, les conviene cerrar la puerta y volver dentro de un año a reclamar que se les aplique la tasa de aportación modificada en el Parlamento. Por lo tanto, en vez de reactivar la industria de la construcción, se logra un resultado bien diferente, ya que pesan otros factores en la reactivación y se puede suspender lo que parcialmente se está haciendo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quisiera dejar constancia de que unos minutos después de comenzada la sesión, se integró el señor Senador Núñez.

Quiero hacer entrega a nuestros invitados de la versión taquigráfica de la sesión del 24 de julio de 2002, a la que asistió el señor Lago, donde se habla del tema de la aportación. Creo que esto, sumado a alguna otra reflexión escrita que se les pueda alcanzar, puede ayudar para futuras reflexiones; esto me parece importante. Quiero aclarar que el documento que nos han dejado los invitados será repartido a todos los integrantes de la Comisión.

SEÑOR BARRIOS TASSANO.- En primer lugar, debo expresar que la preocupación que nuestros invitados del SUNCA tienen, fue planteada por nosotros en la Comisión en el día de ayer. Ella refiere a los servicios que se van a prestar en el período durante el cual rija el 50% de la exoneración. Según entiendo, la versión que saldrá en la ley indicará que no es así, es decir, los beneficios quedarán absolutamente iguales. El 50% restante, que le va a faltar al Banco de Previsión Social, correrá por cuenta del Estado. Esto significa que no se modifican absolutamente en nada los beneficios que reciben los trabajadores.

La pregunta que realicé en su momento tenía que ver con otro tema que aquí se ha planteado. Me refiero, concretamente, al pago de los salarios por parte del Banco de Previsión Social. Se ha mencionado que el organismo en algún momento los pagó sin recibir el aporte de las empresas. Por mi parte, considero que eso nunca fue así. Posiblemente los delegados del SUNCA recordarán que en determinada época se ponían unos timbres; pues bien, esos timbres había que pagarlos, ya que no se daban en forma gratuita. Después existió el sistema del planillado, como podrán recordar, y también allí había que pagar. Confieso que después "le perdí la pista" por diez años porque no me encontraba en el país, y es por esa razón que ahora pregunto si en algún momento el Banco de Previsión Social pagó salario vacacional, aguinaldo y licencia, sin que el aporte de las empresas hubiera sido hecho previamente.

SEÑOR MESA.- Efectivamente, así fue. El mecanismo era el siguiente. Una empresa de la construcción declaraba una plantilla de personal y declaraba también jornales hechos por cada uno de los trabajadores de la construcción en esa obra. El Banco de Previsión Social recibía esa declaración de jornales y sobre eso liquidaba prestaciones, salario vacacional, licencia y aguinaldo. Se debe tener presente que el Banco cuenta con una serie de mecanismos para cubrir los retrasos en los que puede incurrir la empresa, entre ellos el cobro de moras y de multas, el cierre final de obra por diferencia de jornales realizados, etcétera. Se trata de mecanismos que hacen a las correcciones entre la declaración de la empresa de que, efectivamente, tiene un personal a su cargo que realizó determinada cantidad de jornales, y el efectivo pago del aporte. En realidad, se trata de dos mecanismos diferentes.

El problema es que ahora hay una declaración de personal y de jornales y hay un efectivo pago del aporte que se hace sobre otro mecanismo. Para los trabajadores de la construcción, la liquidación de esos beneficios debe realizarse en forma conjunta, por decirlo de algún modo. Por lo tanto, todo lo que refiere a las moras, multas y cierre final de obra, son mecanismos del Banco de Previsión Social, a su pura recaudación, y no tienen que ver con liquidaciones de prestaciones y beneficios ni atención a los trabajadores de la construcción. Se trata de un aumento de recaudación sin destino social de ningún tipo, en tanto no se cumplió con los trabajadores de la construcción, lo que determinó que el retraso de las empresas cayera sobre dichos trabajadores, mientras el Banco se guardaba para sí los mecanismos de corrección sobre ese adeudo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tengo entendido que había una práctica del Banco de Previsión Social en el sentido de que cuando se hacían las liquidaciones, aunque el empresario no aportara los recursos, el Banco igualmente pagaba los beneficios, la licencia y demás, y cuando cobraba, se resarcía de eso. Lo cierto es que podía haber algún empresario deudor, y entonces cuando la institución cobraba cierres de obra que estaban por encima de lo que el empresario había pagado, si bien no beneficiaba a los

trabajadores, en cierta medida podía estar resarciéndose de algún porcentaje de empresarios que finalmente nunca hubieran pagado esos beneficios. Me parece que en cierto modo había un no hacer cuentas entre el Banco de Previsión Social y los trabajadores. La institución afirma que paga cuando cobra; entonces, cuando se cobra por concepto de cierre de obras -lo que implica más jornales- es lógico que se quiera el pago. Antes no había cuentas; si ahora las hay, que sean claras.

Creo que eso es un poco a lo que se han referido los trabajadores. Cuando no se hacían cuentas, en la medida que se les aseguraba el pago de la licencia y el salario vacacional, tampoco iban a pedir cuentas con relación al cierre de obra, sabiendo que allí había una pequeña morosidad. Sin embargo, ahora sólo se les paga cuando se recibe; entonces, cuando efectivamente eso ocurre, por concepto de cierre de obra, lógicamente se quiere que las cuentas sean claras. Pienso que esta es la idea que se está expresando.

SEÑOR BARRIOS TASSANO.- Así es, efectivamente. Hay dos aspectos que son totalmente diferentes: los aportes que se hacen por planillado y los que se hacen por cierre de obra. Es muy cierto que los recargos y las moras van para el Banco, desde su origen; pero también es cierto que cuando se producía el cierre de obra, si había una diferencia en cuanto a más jornales, la empresa también tenía la obligación de reliquidar el planillado, por decirlo de alguna manera, para a su vez reliquidar los servicios. Tanto es así que si la reliquidación del cierre de obra significaba que el Banco le decía que no había aportado por los jornales hábiles que la institución entendía, sino que había aportado por menos, y le exigía el pago, también le exigía la reliquidación porcentual a los trabajadores que estuvieran en planilla. Me da la impresión de que ahora las cosas no son así.

SEÑOR PRESIDENTE.- Sería bueno que intentáramos clarificar lo que refiere al proyecto. Obviamente, todo lo que tiene que ver con la inversión y la recesión sirve al esclarecimiento de los señores Senadores, pero, naturalmente, tenemos un proyecto en consideración y debemos abrir juicio sobre el mismo. Por esa razón, evidentemente, es muy importante la palabra de nuestros invitados.

Si entiendo bien, aquí se alude, por un lado, a la parte de los beneficios. En ese sentido, ha quedado clara la inquietud del SUNCA por la pérdida de beneficios a través de lo que se establece en el artículo 1º, en la medida en que se rebaja el 50%, pero las cargas salariales que paga el Banco de Previsión Social vía aporte unificado, son mayores que ese porcentaje. A su vez, hay una intención -aclaro que no pretendo con mis palabras dar tranquilidad, ya que el proyecto aún no ha sido votado- de no reducir la carga salarial en ningún momento. Por lo tanto, al parecer habría una subvención, si bien no se lo ha dicho hasta ahora. Quizás sería bueno que se expresara concretamente en el proyecto que no habrá pérdida salarial, porque una cosa es la voluntad del Legislador, otra es la reglamentación, y otra, también diferente, es la aplicación por parte del Banco de Previsión Social. Entonces, aquí hay una inquietud que no sólo es del SUNCA, sino también de Legisladores de diferentes Partidos.

Por otro lado, está el tema del pago de los aportes cuando recién se hace efectivo el pago -que no sale de este proyecto, ya que se trata de una práctica del Banco de Previsión Social, que cambió algunas directivas anteriores, pues antes adelantaba o de alguna forma se hacía cargo- que tal vez no deba ser considerado estrictamente en esta Comisión ni en este proyecto. Quizás su estudio corresponda a la Comisión de Asuntos Laborales y Seguridad Social; entonces, ya veremos cómo encauzamos esta cuestión

Hay otro aspecto que también debemos tener en cuenta. Si se financian los aportes que no se han hecho, por el artículo 4º, surge naturalmente la pregunta de cuándo cobrarán los trabajadores. Voy a tratar de ilustrar la situación. Estamos hablando de una empresa que hace la liquidación y se retrasa: ahora, según lo establecido en este proyecto de ley, hará los aportes; pero, de repente, estamos hablando de obras culminadas hace ya dos años y, de pronto, el trabajador termina cobrando un año después. Quizás ese trabajador ya no está en el país y de pronto no le convenga volver para cobrar lo que le debe el Banco de Previsión Social. Entonces, creo que habría que poner una cláusula que establezca que cuando se trata de un aporte unificado, si el Banco de Previsión Social no lo ha devengado, se haga en las primeras cuotas. Es decir que la primera responsabilidad de dicho Banco sea pagar los aportes salariales. Aclaro que solamente estoy pensando en voz alta y quizás esta no sea la solución.

También han planteado otro punto relacionado con este proyecto que tiene que ver con las obras nuevas o suspendidas, tema sobre el que incluso han manifestado algunas inquietudes varios Senadores de distintos partidos políticos -para ser exactos debo aclarar que no surgieron de nuestra fuerza política, sino de otras- lo que motivará una corrección en este proyecto. Ahora bien; cuando se estableció que se rebajaría el 50% de los aportes para los emprendimientos de propiedad horizontal, de interés turístico o nacional, todos teníamos in mente a los grandes inversionistas, como lo podrán comprobar por las manifestaciones, que ustedes tienen en su poder, del Secretario Lago. Sin embargo, en la medida en que hay un "stock" -con respecto a esto el señor Senador Núñez fue muy claro y lo mismo el señor Mesa- es decir, una oferta de viviendas muy importante, este artículo 1º empezará a ser efectivo para grandes inversiones -hago referencia a edificios de muchas unidades- si las cosas van bien, dentro de seis meses o un año, cuando ese "stock" comience a bajar; pero como nos encontramos en una situación difícil, nadie puede ser optimista en este tema.

Si bien otros señores Senadores han hecho algunas preguntas sobre el tema que voy a tocar, voy a reiterar mi punto de vista, porque se trata de algo que me preocupa. Yo me pregunto qué pasaría si en lugar de hablar de la propiedad horizontal o de los emprendimientos de interés turístico o nacional, establecemos un monto de inversión, que podría ser de U$S 30.000 o de U$S 40.000, para que quien hiciera una reforma en su casa, usufructuando un crédito -en el caso de que se volvieran a habilitar, ya que hoy están cerrados- pudiera concurrir al Banco de Previsión Social -porque si lo hace en forma informal todo esto no tendría valor- y hacer el aporte correspondiente. Según nos han hecho saber, esto no erosionaría la carga salarial; además, sería más fácil poner en funcionamiento decenas de inversiones de personas que, a pesar del nerviosismo que les genera, hoy tienen el dinero en sus casas. Esto les permitiría invertir, hacer reformas o comprar una casa a buen precio para reformarla. Creo que sería mejor que esperar que la reactivación venga de parte de grandes inversionistas, máxime si tenemos en cuenta el gran "stock" de viviendas existente. En definitiva, es tan importante la contratación de sesenta o setenta trabajadores por parte de una gran inversión, como la de cinco o seis por parte de varias pequeñas inversiones. Me gustaría saber si quienes nos visitan creen que puede haber algún inconveniente en lo que he planteado y, quizás, más adelante podrían hacérnoslo saber.

Por supuesto, en otros momentos uno apostaría a las grandes inversiones porque son más fáciles de controlar, no pueden ocultarse, contratan mucha cantidad de obreros -lo que es muy importante- y, en esas condiciones, se cumple con las condiciones de pago; pero en la situación actual, reitero que no creo que la reactivación venga de parte de ese tipo de inversiones.

SEÑOR MESA.- Quisiera hacer hincapié en dos aspectos. Uno de ellos está vinculado a los aportes al Banco de Previsión Social, y el otro quizás podría ser un problema de legislación laboral. En el día de hoy hicimos referencia a la normativa del Banco de Previsión Social, porque en el proyecto de ley se establecen una serie de recaudos para las empresas que mantengan deudas con dicha institución. En ese sentido, se dan posibilidades de pago, financiamiento de las deudas, etcétera, sobre lo cual, en principio, no tendríamos opinión negativa, si esto permitiera sostener la actividad de determinada empresa en el país. El hecho es que, a los trabajadores de la construcción, el Banco de Previsión Social no liquida mientras no se haga efectivo el pago del aporte. En el proyecto de ley se ha tenido en cuenta el hecho de que los trabajadores no pierdan rentabilidad, sobre todo como consecuencia de las negociaciones que las empresas tendrán con el Banco. Concretamente, nuestra rentabilidad radica en que no se retrasen en el tiempo los cobros de los beneficios, por lo menos los que tienen que ver con cuestiones salariales. Por ejemplo, para el trabajador de la construcción que no está en condiciones de jubilarse este año, le es indiferente la financiación de parte de las empresas y, en último caso, lo favorece porque está cubriendo la posibilidad de que efectivamente se pague el aporte y en algún momento se pueda jubilar.

Ahora bien; a quien está esperando para cobrar el aguinaldo o el salario vacacional a fin de año, es importante saber si van a pagar los beneficios cuando la empresa haga efectivo el aporte o lo harán cuando corresponde por ley, es decir, en el momento en que el trabajador se toma la licencia. De otra forma, no solamente se trataría de un problema de financiación con el Banco de Previsión Social, sino que se estaría retrocediendo y, en consecuencia, modificando las normativas laborales. Entonces, los trabajadores de la construcción van a gozar del beneficio de la licencia siempre y cuando la empresa pueda hacer efectivo el pago de los aportes. Si esto ocurre, nos tomaremos licencia cada dos años, pero, por lo menos, tendremos claro cuándo vamos a poder hacerlo. Ahora no sabemos cuándo la vamos a poder tomar y, mucho menos, si cuando lo hagamos podremos cobrar el salario vacacional.

Creemos que esas dos cosas deben ir unidas, ya que si se le permite a la empresa refinanciar con el Banco de Previsión Social -lo que implica una serie de puntos positivos dirigidos a intentar recuperar o mantener la actividad económica- esto no debe afectar a los trabajadores de la construcción por la vía del cobro de cargas salariales que están comprendidas en el aporte. Cabe aclarar que la industria de la construcción tiene una particularidad ya que en el aporte, además del aspecto jubilatorio, también están comprendidas algunas cargas salariales.

Por nuestra parte, no tenemos posibilidad de tomarnos un tiempo para buscar otras opiniones e intercambiar ideas con respecto a este proyecto de ley. Si esta nueva disposición trae como resultado grandes inversiones, correspondería que tuviera nombre y apellido y que se diga que existe un proyecto determinado que renunciará a la tasa de aportación. Quizás, cuando entre en vigencia habrá un emprendimiento turístico con nombre y apellido, pero no una inversión en vivienda. Creemos que la única inversión que es posible hoy en día es la que tiene que ver con el turismo que, con este agregado, pudiera decidirse llevar a cabo. Puede ser que la decisión ya esté tomada y la inversión se haga más atractiva; por esto, hablo de emprendimientos con nombre y apellido.

En cuanto a las grandes inversiones en vivienda y emprendimientos privados, no creemos que esta iniciativa traiga algún resultado. Entendemos que esta es la última decisión que faltaba tomar para que alguien que estaba pensando en construir un hotel cinco estrellas en alguna parte del país, finalmente lo haga. Esto generaría, en un máximo de un año, mil puestos de trabajo, si lo comparamos con los últimos grandes emprendimientos que ha habido en el país. En este momento, el Parlamento está discutiendo la posibilidad de la eliminación de 7.000 puestos de trabajo en la industria de la construcción y este proyecto de ley no logrará detener esta problemática.

No obstante, creemos que es posible incluir en el proyecto dos aspectos que no están contemplados. Uno de ellos es generalizar el hecho de que, en ciertas etapas, a determinado monto de inversión, se reducirá la tasa de aportación; esta sería una idea positiva. Mañana puede decidirse una inversión de cualquier tamaño; entonces, sería conveniente generalizar la tasa de aportación y, en el mismo tiempo en que la reducción se hace transitoria, generar en el proyecto un mecanismo que reduzca y racionalice en forma permanente esa tasa. Esto se logra con información sobre la recaudación del Banco de Previsión Social, que permita a los actores del sector y a todos los sectores políticos definir una tasa de aportación que se sostenga en el tiempo, porque las inversiones en la construcción se deciden en el corto plazo y se recuperan en el muy largo plazo. Nadie va a decidir realizar una inversión en la construcción que permita recuperar puestos de trabajo si no está seguro de que la tasa de aportación se va a reducir en un año y medio o dos. Se han hecho, por lo menos, tres intentos en este sentido, sin que se haya producido ninguna modificación en la inversión.

Insisto en que hay que dar a los inversores perspectivas de que van a tener una tasa de inversión reducida, en el largo plazo, sin tocar prestaciones, beneficios o financiamiento del Banco de Previsión Social. Para esto es necesario saber cuánto se recauda y cuánto cuesta la liquidación de beneficios y prestaciones.

En definitiva, a nuestro juicio, la solución sería reducir la tasa de aportación en forma sostenida a través del tiempo. No pretendemos que se reduzca en una cifra tan importante como el 50%; tal vez, sería mejor que quedara en un 80% o en un 76%, pero sosteniéndose en el tiempo. Esta sería una señal de mayor importancia para el inversor que reducirla en un 50% por el término de un año.

SEÑOR PRESIDENTE.- Creo que la información que nos han proporcionado es de muchísimo valor; ojalá hubieran podido estar presentes los restantes miembros de la Comisión. De todas maneras, vamos a tratar de que lo aquí expresado esté disponible antes de que sesione la Comisión en la tarde de hoy y vamos a exhortar a los señores Senadores a que lean la versión taquigráfica para que conozcan, sobre todo esta última propuesta de reducir la tasa de aportación en forma permanente. De lo contrario, estaríamos haciendo remiendos, sin dar seguridad a los inversores.

Agradecemos a los representantes del Sindicato Unico Nacional de la Construcción y Anexos por la información que nos han proporcionado.

(Se retira de Sala la delegación del SUNCA)

(Ingresa a Sala la delegación de la Asociación de Funcionarios de Aeronáutica Civil)

SEÑOR PRESIDENTE.- Damos la bienvenida a los representantes de la Asociación de Funcionarios de Aeronáutica Civil (AFAC), quienes han sido invitados a efectos de dar su opinión sobre algunos artículos del proyecto a estudio.

Queremos decirles que en el día de ayer se nombró esta Subcomisión para recibir los diferentes planteos y esperamos que antes de la hora 14 y 30, en que comienza la sesión de la Comisión de Hacienda, podamos disponer de la versión taquigráfica, a fin de que los demás integrantes que no han podido estar presentes en este momento, puedan conocer lo aquí expresado.

En función de esto, les pedimos que sean lo más claros y concretos posible para que los restantes señores Senadores puedan entender correctamente vuestro planteo. A veces, nosotros comprendemos las propuestas, pero nos es difícil trasmitirlas y, entonces, la versión taquigráfica es un elemento de gran utilidad, a esos efectos.

SEÑOR FILIPPI.- Nuestra preocupación está referida al artículo 13 de este proyecto de ley. Nosotros, que somos funcionarios desde hace 30 años en la aeronáutica, sabemos que nunca hubo una política aeronáutica definida desde el Estado. Siempre ha sido manejada por el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de turno, por el Ministro de Defensa Nacional o por el Director General de Infraestructura Aeronáutica, que cambia cada dos o cuatro años. Tal vez, por eso se ha llegado al deterioro que tiene el aeropuerto en algunas áreas y estamos de acuerdo en que allí hay que realizar determinadas obras.

Hay también otro aspecto sobre el cual discrepamos, aunque todavía no se ha manejado cómo se va a instrumentar ni cuáles son los montos que serían necesarios. Nosotros sostenemos que la actividad en Carrasco resulta rentable para el Estado ya que tenemos un promedio de entre U$S 30:000.000 y U$S 32:000.000 de recaudación, lo cual hace que se autofinancie todo el sistema aeroportuario. Con estos ingresos llevamos adelante las obras de inversión, funcionamiento y mantenimiento de todos los aeropuertos del país. Tal vez no sean los números exactos, pero más allá de que no está la reglamentación, se supone que, teniendo en cuenta las áreas en las que se va a recaudar, si se explotaran como es debido los servicios comerciales que giran en torno al Aeropuerto, el concesionario obtendría un beneficio de unos U$S 23:000.000 por año. De manera que, si hablamos de un período de entre diez y quince años, estaría recaudando en total, más de U$S 250:000.000.

El Estado está concluyendo las obras de una pista, en lo que invirtió U$S 25:000, y construyó y reparó un estacionamiento de vehículos por un monto de U$S 140.000. Esa reparación del estacionamiento de vehículos, en este momento, la cobra la DGIA. Asimismo, vemos que en el proyecto de ley, cuyos objetivos aún no están definidos, la inversión sería de U$S 70:000.000 por parte del concesionario. Concretamente, al concesionario se le pediría que construyera una pista -que es la que falta hacer- y un edificio nuevo o una parte de edificio para embarque. En realidad, podemos decir que los números no resultan beneficiosos para el Estado, porque el concesionario va a recaudar U$S 23:000.000 de promedio por año.

Como sabemos, la concesión no puede hacerse por un plazo menor a diez años; incluso, se habla de que se extendería por un lapso de entre quince y veinte años. Si tenemos en cuenta que se va a invertir U$S 70:000.000, que el Estado le deja una pista nueva ya construida y se le está entregando un negocio como el de la aeronáutica y su área comercial, que sabemos que es rentable -obviamente un inversor no va a venir a probar suerte con un negocio que no se sabe si funcionará o no- podemos concluir que esta iniciativa no es conveniente para el país. Más aún; ya dijimos que se trataba de un mal negocio para el Estado cuando se trató de llevar a cabo la concesión anterior y, afortunadamente, en aquella oportunidad se dio marcha atrás.

Por nuestra parte, lo único que queremos es demostrar con números, en función de lo que sabemos de aeronáutica, que se va a dar en concesión -y no de la mejor forma- un negocio que es rentable.

Por otro lado, como sabemos, ya se encuentra en manos de concesionarios casi el 80% del área comercial, o sea el "free shop", la terminal de carga, los servicios a terceros, una parte del estacionamiento y el restorán, y quedan por tercerizar el área comercial interna del Aeropuerto y las oficinas de las compañías.

En cuanto al área comercial podríamos estar de acuerdo en que se entregara a concesionarios e, incluso, podría resultar en un buen negocio para el Estado, ya que además nos libraríamos del problema que ocasiona el relacionamiento con las empresas privadas. En ese caso el concesionario tendría que resolver lo relativo al pago de los alquileres, a la permanencia de los comercios, etcétera. Sí nos interesa que el concesionario se ocupe de la construcción del edificio y entregue el dinero para hacer la pista y que el Estado mantenga en su órbita la parte aeronáutica. En ese sentido, podemos decir que ya contamos con técnicos capacitados que tienen más de treinta años de experiencia y, por lo tanto, creemos estar en condiciones de prestar un buen servicio y poder representar al Estado que, como se sabe, es firmante de convenios internacionales en virtud de los cuales es responsable de toda la actividad aeronáutica. En definitiva, nos parece bien que se entregue a un concesionario el área comercial y el Estado continúe desarrollando la parte técnica aeronáutica, para lo cual ya cuenta -como dijimos- con técnicos capacitados.

SEÑOR NUÑEZ.- Me gustaría que se detallara específicamente cuáles son los servicios no aeronáuticos y cuáles son los aeronáuticos, conexos con la actividad del aeropuerto. El señor Filippi hizo referencia a servicios comerciales y por eso no me quedó claro si estos corresponden a todos los servicios no aeronáuticos que menciona el proyecto de ley. Concretamente, me gustaría que se describieran ambos términos y, en lo posible, que se lo hiciera en forma exhaustiva.

SEÑOR DEL DUCCA.- En principio, vamos a solicitar que se adjunte a la versión taquigráfica una carpeta que contiene material en cuya elaboración hemos tratado de clarificar lo más posible los conceptos manejados en este tema.

En realidad, debemos decir que más que respuestas tenemos muchas preguntas para formular, debido a que este proyecto de subasta del Aeropuerto se ha presentado de una forma, a nuestro juicio, muy rápida e inconsulta.

Con respecto a lo que llamamos actividades aeronáuticas o no aeronáuticas, comerciales o no comerciales, podemos decir que dichos conceptos se relacionan con lo siguiente. El proyecto de ley en realidad utiliza el término "aeroportuarias". Las actividades son todas aeroportuarias porque se desarrollan, precisamente, dentro del Aeropuerto. Por su parte, las actividades aeronáuticas son aquellas que tienen que ver con el control del tráfico aéreo, con el soporte técnico a los equipos, que en definitiva sirven al tránsito aéreo, y las actividades de seguridad aérea, es decir, todas aquellas que tienden a dar eficiencia, regularidad y seguridad al tránsito aéreo. Todas estas actividades son aeronáuticas.

Por su parte, las actividades no aeronáuticas en su mayoría son comerciales -por tal razón utilizamos en el material que vamos a entregar los términos "comerciales" y "no comerciales"- y, como su nombre lo indica, comprenden a todas aquellas que tienen como fin obtener un beneficio. Nos referimos, por ejemplo, a la venta de combustibles, al "free shop", a los restoranes, a las librerías, etcétera. Asimismo, hay otras actividades que se desarrollan dentro del Aeropuerto como las de migración, aduana y servicio de sanidad, que son realizadas por otras dependencias del Estado.

En definitiva, lo que nos interesa es el área de actividades aeronáuticas que hoy están en manos del Estado y que, por su complejidad y la importancia que tienen desde el punto de vista de estos tres pilares que hemos mencionado -seguridad, regularidad y eficiencia del tránsito aéreo- deben continuar en manos del Estado. Esto es así por la experiencia que tiene el Estado en su cumplimiento y por la responsabilidad que implican, ya que es el último responsable en caso de que ocurra algún accidente o incidente que pueda derivar en un juicio en su contra, como sucede muchas veces.

Cuando se hizo el anterior intento de concesión, el proceso llevó mucho tiempo e, incluso, se llamó a consultoras privadas para que, con su experiencia internacional, asesoraran al Estado sobre la forma en que era más conveniente otorgar una concesión. Como ya dijimos, nos opusimos a esa iniciativa, porque a pesar de todos los estudios y recomendaciones que se realizaron, no creíamos que se tratara de un buen negocio para el Estado. Por consiguiente, hoy no entendemos cómo se pretende, en muy poco tiempo y a través de una propuesta muy imaginativa pero apresurada, rematar o subastar una terminal aérea que es la principal fuente de ingresos de la aeronáutica, sin haber llevado a cabo ningún estudio previo. Esto, indudablemente, nos genera una infinidad de preguntas sin respuesta.

De todos modos, repetimos que no nos asustan las privatizaciones, porque hoy la mayor parte de la actividad comercial del Aeropuerto está privatizada. Sin embargo, sí nos preocupa la forma en que se van a hacer las privatizaciones y la situación de los funcionarios que actualmente están trabajando en esa área. Asimismo, queremos saber cuáles son las obligaciones que se le van a imponer al adquirente, tanto en lo comercial como en lo no comercial, porque eso no está definido.

Por tales razones creemos que este asunto merece un estudio, sobre todo porque nosotros como funcionarios tenemos responsabilidad sobre vidas humanas y bienes materiales valuados en millones de dólares -en ese sentido, si hoy hiciéramos un resumen del activo aeroportuario veríamos que son millones de dólares los que ha invertido allí el país- y a pesar de eso no contamos con el conocimiento suficiente como para asesorar en esta materia.

Entonces, tal como lo hemos hecho en otras oportunidades, estamos dispuestos a brindar información a cualquier Comisión o particularmente a cualquier Senador o diputado, a fin de trasmitir lo que sabemos y poder definir esas cosas que aparentemente hoy no están claras.

SEÑOR NUÑEZ.- Me pareció bastante esclarecedora la explicación dada sobre algunos términos y funciones que se desarrollan en el Aeropuerto. No obstante, quisiera saber a qué se les llama actividades de tierra. ¿Son o no aeronáuticas? ¿Cuáles son las funciones de la rampa y de la terminal de carga? ¿Cómo se inserta todo esto dentro del funcionamiento del Aeropuerto?

SEÑOR DEL DUCCA.- Dentro de las actividades que se desarrollan en tierra, se encuentran las aeronáuticas y las no aeronáuticas. Por ejemplo, la terminal de carga es indudablemente una actividad comercial. Hoy está regida por una empresa privada que no sabemos si en este momento tiene el contrato vencido, aunque pensamos que sí. Esta actividad usa las instalaciones del aeropuerto como base pero, repito, es netamente comercial.

Por otra parte, el servicio a terceros -que es el servicio de tierra que se les da a las compañías, por ejemplo los ómnibus que van a buscar a los pasajeros, el servicio de "catering", el de escaleras o el de limpieza de los aviones- lo está desarrollando actualmente la empresa CANDYSUR, que también es un servicio comercial. Sin embargo, hay actividades que se desarrollan en tierra, como el mantenimiento de la iluminación de las pistas y de las mismas plataformas y el mantenimiento de los equipos que sirven a la navegación, por ejemplo, el aterrizaje por instrumento. Este último es usado cuando existen malas condiciones de visibilidad y el avión tiene que encontrar la pista, para lo cual debe haber algún elemento electrónico que se lo indique. Estos son servicios especiales que están instalados para servir a determinadas pistas y son actividades aeronáuticas.

SEÑOR FILIPPI.- Hay un decreto reciente del Poder Ejecutivo por el cual se libera el servicio a terceros; es decir que la empresa que lo realizaba a todas las compañías no tiene más la exclusividad, autorizando su autoprestación a cada una de ellas. Por lo tanto, este servicio no entraría en esta concesión.

SEÑOR DEL DUCCA.- Otra actividad aeronáutica es la que tiene que ver con las operaciones aeronáuticas. ¿Qué función cumple? Por ejemplo, determinar los lugares de estacionamiento de los aviones y vigilar todo lo que tiene que ver con la seguridad en las plataformas y en la pista, o sea, que no haya animales ni objetos peligrosos. Todas estas actividades tienden a evitar que ocurra un accidente o un desperfecto que lo pueda provocar, cosa que nadie quiere que suceda.

Quiero aclarar que este tema es muy complejo y cuesta explicar en poco tiempo aspectos tan difíciles de discernir claramente.

Ahora, quisiera hacer una acotación al margen con referencia a los fondos que maneja la DGIA. Estamos analizando las transferencias de dinero que hoy la DGIA hace a distintos organismos. El dinero podría utilizarse y además, por ley y por recomendación de la OACI, está previsto que se emplee en mejoras para el Aeropuerto lo que, en definitiva, serán mejoras para el usuario. Estamos hablando de las transferencias que se realizan, por ejemplo, al Ministerio de Turismo, a la prensa del interior, a la Fuerza Aérea -que es uno de los administradores- a la Dirección Nacional de Meteorología, es decir a distintos organismos que no tienen -por decirlo de alguna forma- la obligación de administrar o gestionar, no sólo el Aeropuerto Internacional de Carrasco, sino todos los aeropuertos del país. Esta cantidad es de alrededor de U$S 4:000.000 anuales.

Por lo tanto, pensamos que por supuesto hay que mejorar la gestión aeroportuaria; la actividad comercial podría quedar en manos de un privado que pueda mejorarla, lo que sería beneficioso hasta para la imagen del país, pero no así la actividad que tiene que ver con la seguridad de los vuelos, es decir la actividad aeronáutica vinculada a la seguridad, la regularidad y la eficiencia del transporte o el tránsito aéreo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Voy a formular algunas preguntas. ¿Cuál es la recaudación actual? ¿Cómo se componen los U$S 23:000.000 que podría recaudar el concesionario que subaste? Supongo que hay una tasa de aeropuerto y un alquiler comercial o de locales comerciales. Quisiera saber cuáles son los ítems por los cuales hoy se llegaría a esos U$S 23:000.000. Incluso, deseo saber si en algunas áreas no se trata sólo de la explotación, sino de la suba de un precio, si puede ocurrir que venga alguien y por lo mismo lo cobre doble.

SEÑOR DEL DUCCA.- En la página 2 de la carpeta que acabo de entregar hacemos mención a una intervención que tuvo en la Comisión de Presupuesto el Subsecretario del Ministerio de Defensa Nacional en el año 2000 con respecto a lo que en ese momento se estaba discutiendo acerca de la fusión de las Unidades Ejecutoras DGAC y DGIA en la actual DINACIA. Se decía que la DGIA recauda U$S 32:000.000 anuales y estaba previsto que para el Ejercicio 2001 llegara a U$S 46:000.000, para el Ejercicio 2002 a U$S 48:000.000, para el Ejercicio 2003 a U$S 50:000.000 y para el Ejercicio 2004 a U$S 52:000.000. En esa oportunidad se mencionó que ese estimativo era solamente por el aumento del tránsito aéreo. Lamentablemente, después la crisis del país no permitió esos aumentos esperados y hoy estamos en una recaudación de alrededor de U$S 28:000.000 anuales. De esos U$S 28:000.000 -no tenemos la información aquí pero por supuesto la podemos hacer llegar- hay una discriminación que tiene que ver con lo que son los ingresos propiamente dichos aeronáuticos y no aeronáuticos, es decir aquellos que se cobran por tasa de aterrizaje, por sobrevuelo, por venta de combustible -ya que el que provee el combustible da un pequeño canon- por los free shops -el concesionario da un canon por concepto de su explotación- y por la terminal de cargas; en este caso quien explota el servicio también da un canon. Es decir que hay toda una serie de rubros que la DGIA -actual administradora- recauda, lo que conforma los U$S 28:000.000 o U$S 30:000.000 anuales.

SEÑOR NUÑEZ.- Quisiera que se me informara sobre las proporciones. ¿Cuánto de esa recaudación corresponde a los llamados servicios de tierra y cuánto no?

SEÑOR FILIPPI.- No tengo en mi poder los números exactos que corresponden a este año, pues siempre nos manejamos con un año anterior. Los ingresos aeronáuticos por tasa de sobrevuelo, tasa de estacionamiento y tasa de embarque rondan los U$S 12:000.000 y el resto es lo que se cobra por distintas concesiones, más otro ingreso menor por concepto de venta de nafta.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Se refiere a la tasa de estacionamiento de los aviones?

SEÑOR FILIPPI.- Así es, porque la cifra correspondiente a los autos es U$S 30.000.

Podemos decir que el ingreso está en un 60%, correspondiente a la actividad comercial y en un 40%, a la aeronáutica, aunque en los últimos meses ha decaído la parte comercial, por razones obvias, principalmente, los "free shops".

SEÑOR DEL DUCCA.- Voy a responder a la inquietud del señor Presidente, en lo que tiene que ver con si el nuevo adquirente podría subir las tasas y, de esa forma, variar sus ingresos. Justamente, una de las cosas que advertimos en el estudio de la concesión que finalmente se llevó a cabo, fue el aumento excesivo de las tasas que, en algunos casos, llegaban al 500%. Por ejemplo, en el estacionamiento de aviones, uno que podía estar pagando U$S 100 pasaba a pagar U$S 500 o U$S 600. En ese momento estaban librados a criterio del usuario y sólo se dejaban ciertos lineamientos generales para algunas tasas, pero lo demás dependía del libre juego comercial del concesionario. Inclusive, nosotros hemos estado hablando con asociaciones de las compañías aéreas en cuanto a que eso podría traer incrementos de costos, porque al no ser éstos controlados y teniendo en cuenta que en la actualidad están trabajando muy ajustadas, puede ocurrir que alguna de ellas desista de venir al Aeropuerto Internacional de Carrasco.

Estos son todos elementos que, si bien pueden darse a un privado, por ser una actividad monopólica, no se puede dejar librado al azar y a que el Estado no tenga un cierto control sobre eso porque, indudablemente, el único Aeropuerto importante internacional que tenemos hoy es el vínculo con el exterior. Además, no sólo están los ingresos que genera el propio Aeropuerto en forma directa, sino aquellos que genera indirectamente. Es decir que el turismo y las actividades comerciales conexas a través de las cuales el Aeropuerto es un vínculo, están brindando al país otra riqueza, que no se genera estrictamente dentro del Aeropuerto. Entonces, el mejoramiento y la gestión que tenga el Aeropuerto influye, no sólo allí, sino también en el vínculo que tenga el país con el exterior.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Por qué dicen que podrían recaudar U$S 23:000.000 cuando ya hoy la cifra es del U$S 28:000.000? ¿Por qué se habla de una cifra menor, cuando se supone que el concesionario va a optimizar todos sus recursos y, de ese modo, ya partiría de una recaudación mayor? Hago estas consultas porque se supone que un privado, que va a cuidar y a tratar de optimizar su ganancia al máximo, debería recaudar más.

SEÑOR FILIPPI.- Tal vez no fui claro cuando dije que el 40% de la recaudación corresponde a la actividad aeronáutica y esa es la que queremos que quede en manos del Estado. De ese modo, nos quedaríamos con la tasa de sobrevuelo y negociaríamos una parte de la tasa de embarque, con lo que todo lo que se recauda hoy no se lo llevaría el concesionario. Aclaro que el servicio de sobrevuelo lo va a seguir prestando el Estado.

SEÑOR NUÑEZ.- No estamos hablando de su proyecto, sino del que está aquí.

SEÑOR PRESIDENTE.- El señor Senador Núñez ha sido más claro que quien habla, porque no estamos hablando de los deseos de ustedes, sino del proyecto que tenemos a consideración.

SEÑOR FILIPPI.- Por lo que se desprende del proyecto -ya que no hay mucha claridad en algunos temas- y por versiones extraoficiales que hemos tenido, la DGIA se quedaría con las tasas de sobrevuelo y una parte de algún canon que habría por ahí para el posible mantenimiento de los aeropuertos del interior. Es decir que a esos U$S 30:000.000 se le restarían unos U$S 8:000.000, con lo que quedarían U$S 22:000.000, que sería lo mínimo con que se quedaría el concesionario, porque se supone que si va a renovar todos los contratos o va a explotar toda el área comercial, va a recaudar mucho más que ahora.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Cuál sería el costo de funcionamiento del Aeropuerto para abarcar esos U$S 23:000.000, U$S 28:000.000 o U$S 30.000.000, si siguiera tal como está? Me refiero, concretamente, a los costos, porque supongo que habrá que pagar electricidad, agua, teléfono, salarios, etcétera.

SEÑOR FILIPPI.- Hasta la última Ley de Presupuesto teníamos una ecuación económica fijada en el año 1991 por una Rendición de Cuentas en la que se estableció el 33% para salarios, el 35% para inversiones, el 19% para funcionamiento y el resto para transferencias. A partir de la última Ley de Presupuesto, se nos quitó la participación en el 33% de lo recaudado y se eliminó el artículo 511 de dicha ley, que fijaba esa ecuación. En aquel momento, la misma fue muy defendida por nosotros, porque sabíamos exactamente cómo se gastaba lo recaudado en el Aeropuerto. Hoy no podemos tener los números exactos de cuánto se gasta en funcionamiento.

SEÑOR BARRIOS TASSANO.- Ustedes tienen la información de que el Aeropuerto, en su conjunto, recauda U$S 23:000.000 o U$S 30:000.000, ¿pero no saben cuánto cuesta? ¿El Aeropuerto es deficitario o superavitario?

SEÑOR DEL DUCCA.- Indudablemente, la DGIA, que es la que hoy recauda -porque no recauda sólo por el Aeropuerto de Carrasco, a pesar de que es su máximo ingreso- es superavitaria. Eso da para financiar totalmente el pago de sueldos del propio Aeropuerto de Carrasco y de todos los del país. Es decir que se mantiene con los ingresos que hoy tiene la DGIA e, inclusive, debería sobrar dinero para inversiones.

Lamentablemente, al haberse derogado el artículo 511 de la Ley Nº 16.320 se dejó de regir por los porcentajes que estaban dados, y hoy no sabemos exactamente qué se hace con los otros dineros. Estimamos que el porcentaje destinado a sueldos sigue estando en el valor anterior del 30%, aunque quizá menos por lo que ha subido el dólar.

SEÑOR FILIPPI.- Quisiera agregar que tenemos un aeropuerto que no paga un solo centésimo al Estado, y es el de Laguna del Sauce, que tiene el monopolio de todo el Este, porque se cerró otro en Punta del Este para que tuviera el monopolio la empresa privada. En estos momentos se están entregando las llaves del aeropuerto, pero por otras razones. Reitero que el Estado no ha recibido un solo peso de ese aeropuerto y bien que le prestamos servicios, por los que no sé si paga algo.

Quería agregar una pequeña cifra, que es importante, porque mi compañero dijo a quiénes se pasaban las transferencias, pero no dijo el monto. Se le transfiere el 5% a la Fuerza Aérea, el 0,5% a la prensa del interior -que sería alrededor de U$S 750.000 por año- y en total son U$S 4:000.000 por año que se transfieren a otros organismos. Está bien que si somos un organismo con ganancias, transfiramos a quienes no las tienen, pero no es lógico que después se diga que no tenemos dinero para realizar obras.

SEÑOR NUÑEZ.- En el proyecto se dice que se iban a "concesionar" todas las actividades aeroportuarias y no aeroportuarias y estas últimas, aparentemente, incluían actividades comerciales, como los "free shop", etcétera. El Secretario de la Presidencia manifestó aquí que este universo de actividades -porque abarcaba todo- no era lo que se iba a "concesionar", ya que se iban a excluir de la concesión los llamados servicios de tierra, que yo no tengo claro si son actividades comerciales o si tienen algún otro contenido.

SEÑOR PRESIDENTE.- El Secretario Lago envió una redacción nueva. Es cierto, el señor Secretario Lago no nos aclaró nada al respecto. A su vez, en otra intervención se nos ha dicho que las empresas ahora van a dar autoservicio en algunas cosas. Entonces, quisiera saber si esto es lo que se considera servicio de tierra, ya que no se va a "concesionar" a éstas pero, en realidad, se le va a dar a las propias empresas.

SEÑOR DEL DUCCA.- Desconocemos qué entiende exactamente el señor Secretario por servicio de tierra. Si se entiende por esto el servicio, hasta hace poco prestado por la empresa CANDYSUR, que es el que se ha liberalizado y puede prestar cualquier compañía, como por ejemplo la atención a sus aviones en todo lo que tiene que ver con servicios que se requieren para volar, en definitiva estaría muy bien que se "concesionara" porque son servicios comerciales. Es decir, se trata de un servicio que antiguamente prestaba PLUNA, por lo que es perfectamente privatizable y puede funcionar muy bien al igual, repito, que otros servicios que son estrictamente comerciales.

Por otro lado, si dentro de los servicios de tierra se incluyen los aeronáuticos, como por ejemplo, ayudas a la navegación aérea a través de elementos luminosos o electrónicos que están instalados en las pistas, estamos ante otro problema y hablamos de otra cosa.

SEÑOR GIACOMO.- Quería manifestar que estamos bastante inseguros en cuanto a quiénes van a venir a "concesionar" el Aeropuerto de Carrasco. Decimos esto porque últimamente, en Laguna del Sauce, el Grupo Peirano entregó las acciones al Banco Central y uno de los principales interesados en privatizar el Aeropuerto de Carrasco es Aeropuertos 2000, que está gestionando 37 aeropuertos de la Argentina y en la actualidad tiene cesación de pagos. En definitiva, tenemos terror por quienes van a venir a "concesionar" porque tal vez vengan solo por dos días, como está pasando con los Bancos que todos conocemos.

Como decía el señor Filippi, a Laguna del Sauce no le estamos cobrando nada y le estamos brindado servicios de protección al vuelo. El avión sale de la Argentina, pasa por Carrasco y utiliza todas las radioayudas y torres de control; llega a Laguna del Sauce, aterriza y en la tasa de embarque se incluye esto más el estacionamiento en la plataforma. Por lo tanto, esto significa una pérdida enorme que estamos teniendo desde hace tiempo. Sin embargo, no se hizo ninguna gestión al respecto y sabemos que no hay legislación de ninguna política aeronáutica. De esta forma vamos a seguir perdiendo grandes ingresos que se llevarán otras grandes empresas privadas.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la visita de los representantes de AFAC. La versión taquigráfica estará lista en el día de hoy y en forma personal voy a resaltar el detalle que nos han mostrado ustedes respecto de este tema. Cabe destacar que también nosotros tenemos muchas incógnitas sobre el tema.

Muchas gracias.

Se levanta la sesión.

(Es la hora 11 y 44 minutos)